POUR UNE VÉRITABLE CULTURE PIÉTONNE AU QUÉBEC

RECOMMANDATIONS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS AU QUÉBEC

PIÉTONS QUÉBEC

Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la sécurité routière organisées par la Société de l'assurance automobile du Québec

Mars 2017

MISSION DE PIÉTONS QUÉBEC

Piétons Québec est une organisation nationale d'intérêt public représentant les intérêts des piétons. Elle s'attache à valoriser la marche comme mode de déplacement et à faire évoluer les lois, normes et pratiques afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. Dans un esprit de collaboration avec les acteurs du domaine, Piétons Québec veut donner une voix spécifique aux piétons et représenter un acteur central pour leur mobilisation et leur concertation.

La mission de Piétons Québec est de contribuer à l'augmentation de la pratique de la marche au Québec en raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied. Pour remplir sa mission, Piétons Québec concentre ses efforts à transformer les environnements urbains, réglementaires et culturels afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied. Point de convergence et de référence des citoyens et organisations impliqués et intéressés dans la défense des droits des piétons, Piétons Québec s'attache à faire évoluer les lois, normes et pratiques en faveur des piétons et à valoriser la marche comme mode de déplacement.

CRÉDITS

Recherche et rédaction
Louis Bernier-Héroux
Marc-Olivier Blouin
Sandra Le Courtois
Marion Maurin

Coordination
Louis Bernier-Héroux

Synthèse des recommandations de Piétons Québec

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN DROIT FONDAMENTAL

RECOMMANDATION 1 : INSCRIRE LE DROIT A LA SECURITE ROUTIERE DANS LA CHARTE DES DROITS ET LIBERTES DU QUEBEC. ... 2

RECOMMANDATION 2 : ADOPTER UNE LOI VISANT A ELIMINER A LA SOURCE LES RISQUES POUR LA SANTE ET LA SECURITE SUR LE RESEAU ROUTIER (VISION ZERO VICTIME). ... 4

RECOMMANDATION 3 : FAIRE CAMPAGNE POUR CHANGER LES NORMES SOCIALES AFIN DE LUTTER CONTRE LA BANALISATION DES INFRACTIONS DE LA ROUTE ET AFIN DE FAIRE RECONNAITRE QU'AUCUNE MORT SUR LA ROUTE N'EST ACCEPTABLE. ... 4

RECOMMANDATION 4 : AJUSTER LES SANCTIONS POUR EXCES DE VITESSE, NOTAMMENT LE NOMBRE DE POINTS D'INAPTITUDE, DE MANIERE A CE QU'ELLES REFLETENT LA GRAVITE DES INFRACTIONS. ... 4

RECOMMANDATION 5 : ÉLARGIR L'INTERPRETATION DE LA NOTION DE NEGLIGENCE CRIMINELLE DANS LE CODE CRIMINEL. ... 5

LA MOBILITÉ DURABLE

RECOMMANDATION 6 : ADOPTER UNE POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE QUI FAVORISE UNE DIMINUTION DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE ET, PAR CONSEQUENT, UNE DIMINUTION DE L'EXPOSITION AUX RISQUES. ... 6

RECOMMANDATION 7 : CONTINUER A AMELIORER LES NORMES DE CONCEPTION ROUTIERE AFIN D'OFFRIR A TOUS LES TYPES D'USAGERS DE LA ROUTE UN ACCES SECURITAIRE AU RESEAU ROUTIER. ... 7

RECOMMANDATION 8 : REVOIR LA CONCEPTION DES AMENAGEMENTS ET FAVORISER LA MISE EN PLACE DE MESURES PERMETTANT D'AUGMENTER LA SECURITE DES PIETONS. ... 7

RECOMMANDATION 9 : AMENDER LE GUIDE DE DETERMINATION DES LIMITES DE VITESSE DE SORTE QU'IL FAVORISE L'ADOPTION DE LIMITES QUI REFLETENT LE MILIEU DE VIE SOUHAITE PLUTOT QUE LA CONFIGURATION EXISTANTE DE LA CHAUSSEE. ... 7

PRENDRE ENSEMBLE DES DÉCISIONS ÉCLAIRÉES

RECOMMANDATION 10 : FACILITER L'ACCES AUX DONNEES EN LIEN AVEC LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LA SECURITE ROUTIERE, NOTAMMENT VIA LES MINISTERES, LES MUNICIPALITES, LA SAAQ ET LE BUREAU DU CORONER. ... 8

RECOMMANDATION 11 : FAVORISER UN PARTAGE DES DONNEES PROVENANT DES MILIEUX POLICIERS ET HOSPITALIERS CONCERNANT LES INCIDENTS QUI SURVIENNENT SUR LE RESEAU ROUTIER AFIN DE MIEUX LES DOCUMENTER. ... 10

RECOMMANDATION 12 : INSTAURER LE GEOREFERENCEMENT SYSTEMATIQUE DES INCIDENTS (COLLISIONS ROUTIERES, CHUTES OU AUTRES) SURVENANT SUR LE RESEAU ROUTIER. ... 10

RECOMMANDATION 13 : INTRODUIRE UN PROCESSUS CONSULTATIF DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS SIMILAIRE A CELUI EXISTANT EN MATIERE D'URBANISME.. ... 11

LA MARCHE AU QUÉBEC

RECOMMANDATION 14 : PRODUIRE UN BILAN QUINQUENNAL SUR L'ETAT DES INFRASTRUCTURES PIETONNES ET DE LA MARCHE AU QUEBEC. ... 12

AMÉNAGEMENT

RECOMMANDATION 15 : OUTILLER ET ACCOMPAGNER LES MUNICIPALITES DANS L'AMELIORATION DE LA SECURITE DES PIETONS. 16

RECOMMANDATION 16 : POUR LES MUNICIPALITES, SE MUNIR D'UN PLAN D'ACTION POUR LA SECURITE DES PIETONS. 16

RECOMMANDATION 17 : AUX ARTERES, DIMINUER LA LARGEUR DES VOIES ET LEUR NOMBRE LORSQUE POSSIBLE, ALLONGER LES TEMPS DE TRAVERSEE DE LA RUE ET IMPLANTER DES ILOTS DE REFUGE. 20

RECOMMANDATION 18 : APAISER LA CIRCULATION ET DIMINUER LES VITESSES, EN FAVORISANT L'EXPANSION DES SECTEURS LIMITES A 30 KM/H ET EN PROCEDANT A DES AMENAGEMENTS PHYSIQUES POUR FAIRE RALENTIR LES VEHICULES MOTORISES. 20

RECOMMANDATION 19 : CREER UN FONDS DEDIE AUX INFRASTRUCTURES PIETONNES, PERMETTANT D'ASSURER QU'UN MINIMUM DE 5% DES BUDGETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES SOIT ALLOUE AUX PIETONS. 21

RECOMMANDATION 20 : ASSURER UN TRACE CONTINU DES RESEAUX PIETONS, DANS L'AMENAGEMENT URBAIN AINSI QUE LORS DE TRAVAUX. 21

RECOMMANDATION 21 : ATTENUER L'IMPACT DE LA PRESENCE DE ROUTES DU RESEAU ROUTIER SUPERIEUR PAR L'IMPLANTATION DES CARREFOUR GIRATOIRE OU DE RETRECISSEMENTS DE LA CHAUSSEE AUX DIFFERENTS POINTS D'ENTREES DES MILIEUX URBANISES. 22

RECOMMANDATION 22 : EXIGER DES PROPRIETAIRES DE TERRAINS DE STATIONNEMENT D'IMPLANTER DES CORRIDORS PIETONS SECURITAIRES. 22

PARTAGE DE LA ROUTE ET CSR

RECOMMANDATION 23 : INSCRIRE LE PRINCIPE DE PRUDENCE ENVERS LES USAGERS VULNERABLES AU CODE DE LA SECURITE ROUTIERE. 23

RECOMMANDATION 24 : INTERDIRE LE VIRAGE A DROITE AU FEU ROUGE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE QUEBECOIS. 23

RECOMMANDATION 25 : MODIFIER LA NOTION D'ENGAGEMENT SUR LA CHAUSSEE DANS LE CODE DE LA SECURITE ROUTIERE, AFIN D'ACCROITRE LA PRIORITE DES PIETONS ET LEUR SECURITE AU NIVEAU DES PASSAGES PIETONNIERS. 24

RECOMMANDATION 26 : INTEGRER LA NOTION DE DEPASSEMENT SECURITAIRE A L'ENDROIT DES PIETONS DANS LE CODE DE LA SECURITE ROUTIERE. 25

RECOMMANDATION 27 : SUPPRIMER L'OBLIGATION POUR LE PIETON DE CIRCULER DANS LE SENS INVERSE DE LA CIRCULATION. 25

SÉCURITÉ DES VÉHICULES

RECOMMANDATION 28 : ÉQUIPER LES VEHICULES LOURDS DE JUPES DE PROTECTION LATERALES ET ADOPTER DES NORMES POUR ACCROITRE LA VISIBILITE DES CONDUCTEURS DE VEHICULES LOURDS. 26

RECOMMANDATION 29 : METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE CAMIONNAGE MINIMISANT LA PRESENCE DE VEHICULES LOURDS DANS CERTAINS SECTEURS LORS DES PERIODES DE FORT ACHALANDAGE, NOTAMMENT PIETON. 26

RECOMMANDATION 30 : LIMITER LA TAILLE DES VEHICULES LOURDS DANS LES CENTRES URBAINS. 26

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS 1

1. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN DROIT FONDAMENTAL 2

BANALISATION DES COLLISIONS DE LA ROUTE 2
VISION ZERO : CHANGEMENT DRASTIQUE DE PARADIGME 2
BANALISATION DE LA VITESSE 4

2. LA MOBILITÉ DURABLE 6

LA MOBILITE DURABLE : UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DE LA SECURITE ROUTIERE 6
CONCEVOIR DES RUES POUR TOUS 7
DETERMINER DES LIMITES DE VITESSE EN COHERENCE AVEC LES MILIEUX DE VIE 7

3. PRENDRE ENSEMBLE DES DÉCISIONS ÉCLAIRÉES 8

L'ACCES A L'INFORMATION 8
QUALITE DES INFORMATIONS SUR LES INCIDENTS SURVENANT SUR LE RESEAU ROUTIER9
LA PARTICIPATION CITOYENNE 11

4. LA MARCHE AU QUÉBEC 12

BIENFAITS DE LA MARCHE 12
HABITUDES DE DEPLACEMENTS : LA PRATIQUE DE LA MARCHE 14

5. AMÉNAGEMENT 15

HIERARCHIE ROUTIERE 15
AMENAGEMENTS PIETONS ET ACCESSIBILITE UNIVERSELLE 21
MILIEU RURAL 21
LES TERRAINS DE STATIONNEMENT 22

6.PARTAGE DE LA ROUTE ET CSR 23

VIRAGE A DROITE AU FEU ROUGE 23
PRIORITE AUX PASSAGES POUR PIETONS 24
MARCHER SUR UNE RUE SANS TROTTOIR 24

7.SÉCURITÉ DES VÉHICULES 26

CONCLUSION 27

BIBLIOGRAPHIE 28

Avant-propos

Ce mémoire de Piétons Québec a été élaboré dans le contexte des consultations nationales sur la sécurité routière entreprises par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) du 9 janvier au 3 mars 2017. Piétons Québec voit ici une chance unique pour tous les citoyens, groupes et associations de faire entendre leur voix concernant la sécurité routière. En tout, ce sont 14 recommandations générales et 16 spécifiques à la marche que Piétons Québec propose afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

L'analyse de Piétons Québec se base en grande partie sur des résultats de recherche en sécurité routière, mais également sur une analyse détaillée du bilan routier des piétons au Québec entre 2011 et 2015. Cette analyse a été rendue possible par la collaboration de la SAAQ qui a partagé avec Piétons Québec les détails des 13 977 collisions ayant impliqué au moins un piéton durant cette période. Cette tentative de décrire les circonstances les plus fréquentes dans lesquelles surviennent les collisions entre conducteurs de véhicules motorisés et piétons est une première au Québec.

1. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN DROIT FONDAMENTAL

Banalisation des collisions de la route

Se déplacer est une activité essentielle et quotidienne à tout être humain. Chaque jour, chacun d'entre nous devons nous déplacer soit pour nous rendre à notre lieu de travail, à notre lieu d'études, pour faire des achats ou des activités de loisir. Malgré son aspect fondamental, notre société semble tolérer pour cette activité un niveau de risque qui serait jugé inacceptable dans bien d'autres sphères de notre vie.

Par exemple, dans le domaine du travail, le droit à la sécurité est inscrit dans la Charte des droits et libertés du Québec. Ce droit protège tous les travailleurs québécois. À la base de ce droit se trouve la volonté d'éliminer à la source même les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs. Aussi essentiel soit ce droit, il est bon de rappeler qu'aujourd'hui, alors qu'un travailleur québécois consacre en moyenne 6 heures de sa journée à cette activité, 69 personnes ont perdu la vie en 2015 suite à un accident de travail. À titre de comparaison, le travailleur québécois consacre moins de deux heures par jour à ses déplacements. Or, on a recensé 361 décès sur les routes du Québec en 2015.

Il y a 40 ans, les Québécois ont inscrit le droit à la santé et à la sécurité en milieu de travail dans leur Charte des droits et libertés et fait adopter une loi qui vise à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs. Il est temps de faire de même en sécurité routière. La banalisation des morts et des blessés de la route a assez duré !

Recommandation 1 de Piétons Québec : Inscrire le droit à la sécurité routière dans la Charte des droits et libertés du Québec.

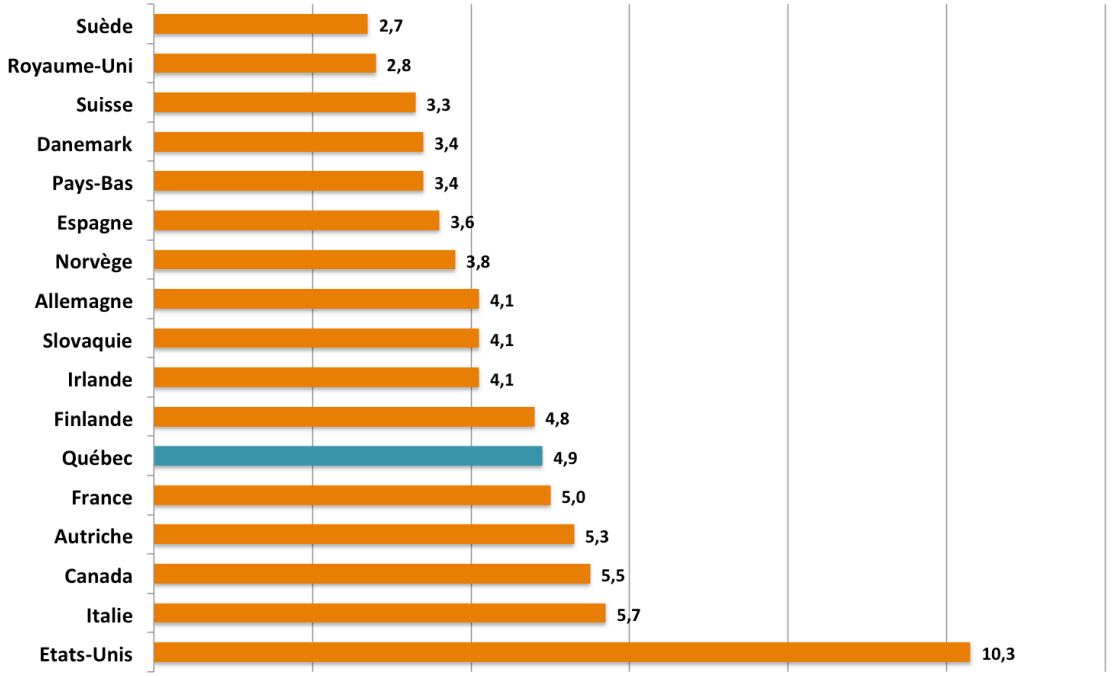
Vision Zéro : changement drastique de paradigme

Dans la même logique que celle qui prévaut en matière de sécurité au travail, Piétons Québec estime qu'il est urgent que le Québec se dote d'une Vision Zéro, c'est-à-dire une vision visant l'élimination à la source des risques en sécurité routière pour tous les usagers de la route.

En 1997, la Suède s'est dotée d'une telle politique qui lui a permis de se hisser au sommet des pays les plus sécuritaires avec un taux de 2,7 décès par 100 000 habitants (graphique 1). Depuis, une dizaine de pays et

autant de villes ont adopté la Vision Zéro. Avec un tel taux de décès par habitants, près de 170 décès au Québec aurait pu être évités. Le bilan routier de 2013 au Québec se serait alors élevé à environ 191 décès au lieu de 361.

Graphique 1 – Nombre de décès par 100 000 habitants par pays en 2013



Sources : Société d'assurance automobile du Québec (2014), European Coucil for Transport Safety (2014), Statistiaue Canada (2014), U.S. Department of Transportation (2014)

La Vision Zéro a comme principe de base l'évaluation de la capacité du corps humain à résister à une collision avec un véhicule motorisé. Dans cette optique, elle vise à établir le type d'aménagements nécessaires pour éviter que les usagers soient exposés à des situations pouvant causer de graves blessures ou des décès.

Ainsi, en sachant que les risques de décès pour un piéton augmentent de façon considérable au-delà de 30 km/h, la Vision Zéro préconise que les piétons et les véhicules motorisés ne peuvent partager le même espace qu'à condition que la limite de vitesse soit abaissée à 30 km/h ou moins. Cette approche vise également une réduction de la vitesse à l'approche des intersections, par exemple en installant des carrefours giratoires.

Le principe de *"forgivingness" (route qui pardonne,* en français*)* est également au cœur de la Vision Zéro, c'est-à-dire l'idée qu'une erreur de jugement ou une distraction ne devraient pas mener à des blessures graves ou des décès. Au Québec, ce concept a été jusqu'à maintenant essentiellement appliqué dans la conception des routes à grande vitesse (par exemple, ajout de barrières, retrait d'éléments fixes pouvant être percutés, bandes rugueuses en bordure de la route, etc.). La Vision Zéro préconise un élargissement de ce concept à l'ensemble du réseau routier. Ainsi, si une route est conçue de manière à ce que la vitesse pratiquée soit de 30 km/h et que, par distraction, un conducteur heurte un piéton, la probabilité que cette collision résulte par le décès du piéton se trouve grandement diminuée.

Cette volonté de créer un système qui vise à pardonner les erreurs de jugement ou les distractions opère par conséquent un renversement important dans la responsabilité attribuée aux décès de la route. Ainsi, selon la Vision Zéro, la responsabilité d'un décès revient ultimement aux gestionnaires du réseau routier.

L'adoption d'une Vision zéro impliquera des changements de mentalité, mais aussi des changements dans la façon d'aménager nos villes et nos rues, ainsi que dans nos priorités en matière de planification des transports.

Recommandation 2 de Piétons Québec : Adopter une loi visant à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité sur le réseau routier (Vision Zéro victime).

Banalisation de la vitesse

Tous les usagers de la route ne sont pas égaux en cas de collision. Parmi ceux-ci, les piétons sont les plus vulnérables. Face à une voiture roulant à 50 km/h, un piéton a 75% de risque de décéder (à 30 km/h, ses chances de survie sont de 90%). Pourtant, le Québec a fait de cette vitesse la limite de vitesse par défaut de son réseau routier.

Il est particulièrement préoccupant que bon nombre de Québécois banalisent le dépassement de cette limite de vitesse. Selon un sondage réalisé en 2016 par la SAAQ, 78% des répondants considèrent qu'un excès de vitesse de 10km/h dans une zone de 50km/h n'est pas une faute grave ou très grave (SAAQ, 2016). Cette banalisation de la vitesse semble s'accentuer dans les dernières années, puisque ce pourcentage était de 69% à 73% dans les enquêtes menées entre 2001 et 2012.

L'attitude des Québécois n'est pas étonnante dans la mesure où les normes de conception routière du Ministère des Transports du Québec semblent avoir institutionnalisé une acceptation tacite des excès de vitesse, en témoigne l'accent mis sur la construction de routes dont la vitesse de conception est de 10 km/h supérieure à la limite de vitesse affichée. Ainsi, on nous dit de conduire à une certaine vitesse, mais on construit des routes qui nous incitent à rouler plus vite.

Encore une fois, ces propos sur la vitesse visent à démontrer la banalisation des infractions de la route au Québec et des risques associés à la conduite de véhicules motorisés en général.

Recommandation 3 de Piétons Québec : Faire campagne pour changer les normes sociales afin de lutter contre la banalisation des infractions de la route et afin de faire reconnaître qu'aucune mort sur la route n'est acceptable.

Recommandation 4 de Piétons Québec : Ajuster les sanctions pour excès de vitesse, notamment le nombre de points d'inaptitude, de manière à ce qu'elles reflètent la gravité des infractions.

Recommandation 5 de Piétons Québec : Élargir l'interprétation de la notion de négligence criminelle dans le Code criminel.

2. LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable : une composante essentielle de la sécurité routière

La mobilité durable, incluant les modes de transport actif et collectif, est souvent évoquée pour ses bienfaits sur l'environnement et comme moyen essentiel afin d'atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Ses bénéfices sur la sécurité routière sont cependant moins connus alors qu'ils sont pourtant nombreux et qu'ils se révèlent être probablement ceux ayant le plus d'impact à long terme.

Bien que l'amélioration du bilan routier du Québec au cours des dernières décennies soit concomitante à une augmentation importante du parc automobile québécois, cette corrélation ne doit pas suggérer que le nombre de véhicules motorisés sur nos routes a peu d'impact sur le nombre de victimes. Bien au contraire, une analyse de la répartition spatiale des collisions routières survenues à Montréal démontre que celles-ci sont plus susceptibles de se produire sur les routes avec un volume élevé de circulation de véhicules motorisés (Morency, 2013).

Le transport en commun est un mode de transport beaucoup plus sécuritaire que l'automobile ou autre véhicule motorisé. Le taux d'accident de la route est 10 fois inférieur en autobus qu'en voiture (APTA, 2016). Une étude réalisée pour le compte de l'American Public Transportation Association indique que les villes qui comportent une bonne desserte de transport en commun ont un taux d'accident de la route cinq fois inférieur aux villes orientées vers l'usage de l'automobile.

Ces données suggèrent que la société québécoise a grandement intérêt à promouvoir une diminution du nombre de véhicules motorisés en milieu urbain et, particulièrement une diminution de l'auto solo. Dans cette optique, les modes de transport alternatifs à l'auto solo, tels que la marche, le vélo, le transport en commun et le covoiturage, apparaissent comme des moyens très efficaces d'améliorer le bilan routier et par conséquent, devraient faire partie intégrante d'une politique de sécurité routière. Il est essentiel de viser la mobilité des personnes avant celle des véhicules.

Recommandation 6 de Piétons Québec : Adopter une politique de mobilité durable qui favorise une diminution de l'usage de l'automobile et, par conséquent, une diminution de l'exposition aux risques.

Concevoir des rues pour tous

La promotion des modes de transport alternatifs à l'auto solo passe inévitablement par une réallocation de l'espace sur le réseau routier et par une révision de notre manière d'aménager celui-ci. Il faut d'une part accorder plus d'espace aux modes de transport actifs afin de les rendre plus efficaces, mais surtout il faut leur accorder plus d'espace pour les rendre plus sécuritaires. Il est essentiel de se doter de balises normatives qui permettent de concevoir un réseau routier sur lequel tous les usagers de la route peuvent s'y déplacer en toute sécurité est essentiel.

Recommandation 7 de Piétons Québec : Continuer à améliorer les normes de conception routière afin d'offrir à tous les types d'usagers de la route un accès sécuritaire au réseau routier.

Recommandation 8 de Piétons Québec : Revoir la conception des aménagements et favoriser la mise en place de mesures permettant d'augmenter la sécurité des piétons (ex: avancées de trottoirs, rétrécissement de l'emprise des voies de circulation, traverses piétonnes surélevées, rues complètes, etc.).

Déterminer des limites de vitesse en cohérence avec les milieux de vie

Concevoir des rues pour tous passe inévitablement par une révision de notre manière de déterminer les limites de vitesse. Piétons Québec est d'avis que les limites de vitesse doivent être déterminées en fonction du milieu de vie souhaité et non pas en fonction de sa configuration existante, comme le suggère actuellement le Guide de détermination des limites de vitesse. La rue est avant tout un espace public et celle-ci doit répondre, d'abord et avant tout, aux besoins des citoyens.

Recommandation 9 de Piétons Québec : Amender le Guide de détermination des limites de vitesse de sorte qu'il favorise l'adoption de limites qui reflètent le milieu de vie souhaité plutôt que la configuration existante de la chaussée.

3. PRENDRE ENSEMBLE DES DÉCISIONS ÉCLAIRÉES

L'accès à l'information

De meilleures décisions sont prises lorsque tous ont accès à un maximum d'information. Malheureusement, encore aujourd'hui, les citoyens ont difficilement accès aux informations leur permettant de documenter les enjeux de sécurité routière qui les affectent.

Actuellement, les sources de données au Québec sont réparties à travers plusieurs organismes publics différents et il est souvent très difficile de savoir où s'adresser pour avoir l'information voulue. De plus, plusieurs données ne peuvent être obtenues qu'à travers une demande d'accès à l'information, ajoutant une charge bureaucratique supplémentaire.

Piétons Québec estime qu'il est plus que nécessaire que le Québec se dote d'une politique de données ouvertes qui encourage les instances publiques et parapubliques à publier de façon proactive leurs données sur les infrastructures de transport et la sécurité routière. La création d'un portail unique où toutes les données seraient centralisées, à l'instar de la ville D'Edmonton (voir l'encadré ci-dessous), devrait être privilégiée.

Étude de cas : accès à l'information à la Ville d'Edmonton
La ville d'Edmonton possède l'un des portails de données ouvertes les plus complets au Canada. Il est ainsi facile d'y trouver des informations très précises sur les volumes de circulation, les collisions routières, l'état des infrastructures routières, piétonnes ou cyclables, ainsi que sur la desserte en transport en commun. Source : https://data.edmonton.ca

Recommandation 10 de Piétons Québec : Faciliter l'accès aux données en lien avec les infrastructures de transport et la sécurité routière, notamment via les ministères, les municipalités, la SAAQ et le bureau du coroner.

La qualité des informations sur les incidents survenant sur le réseau routier

Les informations fournies par les bilans routiers de la SAAQ sont incomplètes et ne permettent pas de dresser un portrait complet des blessures qui surviennent sur le réseau routier. Par exemple, le CSR définit le terme “accident” (article 167) comme “un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement”. Les collisions entre piétons et cyclistes étant exclues, il est donc difficile d’obtenir des données à ce sujet ou sur les blessures encourues par les piétons et cyclistes lors de chutes.

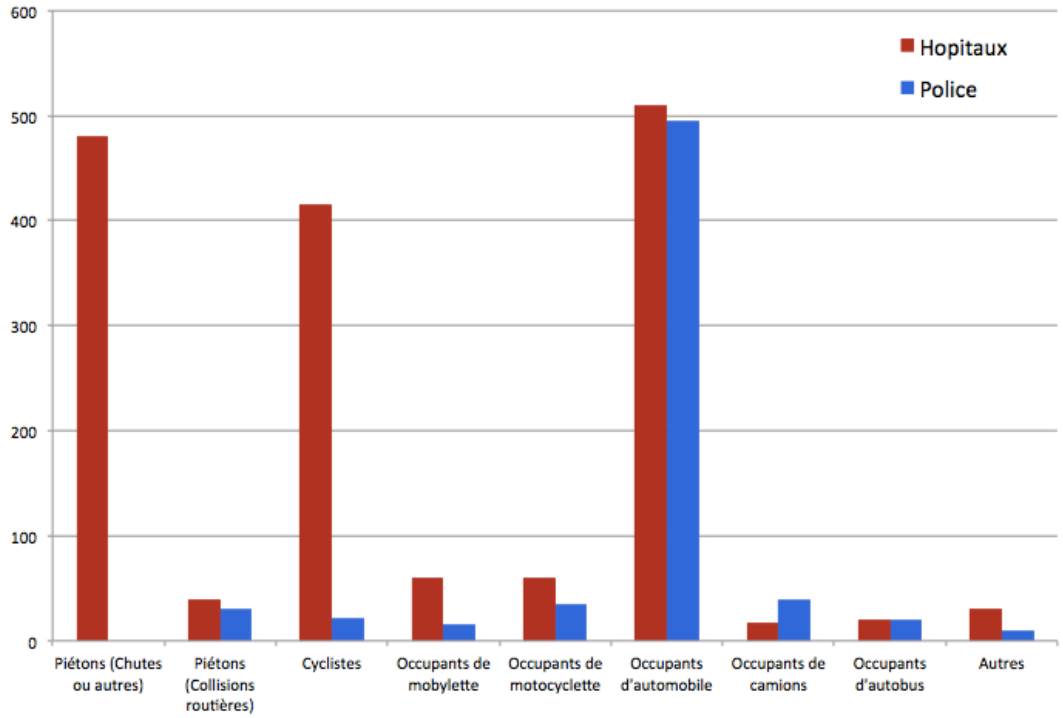
Pourtant, ces informations existent, elles sont recensées par les services ambulanciers du Québec. Le fait que ces données ne soient pas analysées conjointement avec les rapports de police contribue à occulter une part importante des blessures qui surviennent sur le réseau routier.

De plus, il est étonnant que les collisions de la route ne soient pas encore automatiquement géoréférencées par les services de police ou les services ambulanciers. Cet exercice aurait l’avantage d’améliorer considérablement notre capacité d’analyse des collisions de la route et notre capacité à déterminer les lieux où intervenir en priorité.

Étude de cas : base données des incidents de la route en Suède

Depuis 2003, la Suède combine les rapports des services de police et des centres hospitaliers en une seule et même base de données, la *Swedish TRaffic Accident Data Acquisition* (STRADA). Cette base de données permet de combiner à la fois l’expertise des policiers, pour décrire les circonstances des collisions, et celle des médecins, pour évaluer la gravité des blessures. La mise en commun de ces informations permet également de recenser un plus grand nombre d’incidents qui surviennent sur le réseau routier (graphique 2). Ainsi, une analyse de la base de données STRADA a permis d’établir que 85% des piétons blessés sur le réseau routier le sont suite à une chute (Öberg, 2011). Ce type de blessures étant complètement absent des rapports de police, c’est la juxtaposition des différentes sources de données qui a permis d’en arriver à cette conclusion.

Graphique 2 – Nombre de personnes blessées du Comté de Värmland rapporté par les services de police et les hôpitaux, par type d'usagers de la route en 2011



Source : Swedish Traffic Accident Data Acquisition (2012)

Recommandation 11 de Piétons Québec : Favoriser un partage des données provenant des milieux policiers et hospitaliers concernant les incidents qui surviennent sur le réseau routier afin de mieux les documenter.

Recommandation 12 de Piétons Québec : Instaurer le géoréférencement systématique des incidents (collisions routières, chutes ou autres) survenant sur le réseau routier.

La participation citoyenne

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme oblige les villes et le gouvernement à communiquer tout changement au zonage ou dérogations majeures, en plus de souvent obliger la tenue de consultations sur le sujet. Cependant, cette loi ne s'applique pas aux travaux routiers et, plus souvent qu'autrement, les citoyens sont mis devant le fait accompli sans qu'il leur soit possible de se prononcer sur le réaménagement de leur rue. Cette situation est paradoxale dans la mesure où les citoyens ont plus d'opportunités de se prononcer et d'intervenir sur l'aménagement des propriétés privées qui les entourent que sur l'aménagement de l'espace public qui se situe devant chez eux.

Recommandation 13 de Piétons Québec : Introduire un processus consultatif dans le domaine des transports similaire à celui existant en matière d'urbanisme (exemples : zonage, plan d'aménagement, etc.).

4. LA MARCHE AU QUÉBEC

Malgré les bienfaits démontrés par la pratique de la marche, très peu d'études sur les déplacements intègrent les habitudes des marcheurs dans leur analyse. La difficulté de connaître l'état de situation pour les piétons est la première raison de revendiquer un bilan régulier.

Recommandation 14 de Piétons Québec : Produire un bilan quinquennal sur l'état des infrastructures piétonnes et de la marche au Québec.

Bienfaits de la marche

La marche constitue un excellent mode de transport, car elle présente de nombreux avantages en comparaison avec les modes de transport motorisés, notamment l'auto solo. En effet, les déplacements à pied sont sains, économiques et non polluants.

- **Santé**

Avec la dépendance à l'auto solo, les enjeux liés à la sédentarité et au surpoids ne cessent de s'accroître et deviennent une urgence en matière de santé publique. La marche fait partie des solutions visant le développement de saines habitudes de vie.

Saviez-vous que les risques d'obésité diminuent de 4,8 % pour chaque kilomètre marché par jour ? (Frank, Anderson et Schmid, 2004)

- **Environnement**

Contrairement aux modes de déplacement motorisé, la marche n'émet aucun gaz à effet de serre, ne contribuent pas aux pollutions hydrique et atmosphérique et limite l'étalement urbain de part la forme urbaine nécessaire pour soutenir ce mode de déplacement.

Tableau 1 - Émissions de gaz à effet de serre par kilomètre-passager selon le mode de déplacement (g.CO2/km-passager)

Mode de déplacement	2010	2012
Automobile	132,3	129,0
Autobus urbain	97	94,1
Marche	0	0

Sources : Adapté de Vivre en Ville (2014), à partir de Ressources naturelles Canada (s. d.)

Économie

La marche, contrairement à l'automobile, présente des moindres coûts, tant pour l'individu que pour la collectivité. De plus, les déplacements à pied sont plus efficaces étant donné que les trottoirs peuvent accueillir 20 fois plus de personnes par heure qu'une route urbaine.

Tableau 2 - Comparaison des coûts selon le mode de déplacement

	Automobile	Transport actif
Budget alloué par un Canadien (hors équipement, en $/an)	10 912$ par an	0$
Coût d'investissement pour une nouvelle voie pour supporter le mode de déplacement (en $/km)	1,3 million	20 000 à 150 000

Sources : Federal Active Transportation Coalition (2014) et Association Canadienne des Automobilistes (2012)

Habitudes de déplacements : la pratique de la marche

Malgré le manque de données concernant les habitudes de déplacements des piétons québécois pour dresser un bilan complet, quelques constats peuvent tout de même être tirés.

Au Québec, près de la moitié des déplacements effectués quotidiennement sont de moins de 3 km (30 minutes à pied, 12 minutes à vélo) tandis que le quart sont de moins de 1,5 km (15 minutes à pied) (Pucher et Dijkstra, 2003).

Malgré cela, l'utilisation des modes de transport motorisés est majoritaire, y compris pour les courts déplacements. Ainsi, alors que sur le territoire de l'île de Montréal, 35% des déplacements de moins de 2 km sont effectués à pied, ce qui représente la plus forte moyenne de déplacements à pied en Amérique du Nord (Ville de Montréal, 2007), dans la région métropolitaine de Montréal en général, 55 % des trajets de moins de 1,6 km sont motorisés (Torres et Lewis, 2010). À l'échelle des grandes villes du Québec ce sont ainsi, en moyenne, près de 50% des déplacements de moins de 1 km qui sont accomplis en véhicules motorisés :

- Montréal : 31 %
- Gatineau : 51,4 %
- Laval : 51,4 %
- Québec : 44,2 %
- Longueuil : 48,9 %
- Sherbrooke : 55,2 % (Morency et Godefroy, 2011).

Selon Statistique Canada (s. d.), la pratique de la marche pour se rendre au travail tend à diminuer dans les régions métropolitaines du Québec. Les enquêtes Origine-Destination de 2011 à 2013 commandées par le ministère des Transports du Québec viennent également confirmer que la marche est de moins en moins utilisée comme mode de déplacement, tous motifs confondus. Dans plusieurs cas, les auteurs de ces études soulignent la diminution importante de la pratique de la marche chez les jeunes qui sont de plus en plus reconduits en voiture à l'école, tendance également constatée par l'Institut national de santé publique du Québec (2011).

5. AMÉNAGEMENT

Malgré l'évidence que l'humain se déplace naturellement à pied, et qu'il soit plus sain de se déplacer en marchant qu'en utilisant un véhicule motorisé, les espaces publics sont plus souvent qu'autrement aménagés en priorisant les besoins des véhicules motorisés et leurs conducteurs. Cette contradiction entre les besoins des communautés et les actions posées sur le domaine public par les autorités est le reflet d'une culture qui priorise la fluidité de la circulation, au détriment de la sécurité des usagers de la route.

Favoriser la pratique de la marche ne signifie pas simplement d'ajouter des trottoirs ou des traverses piétonnes ici et là. Favoriser une culture piétonne implique de prendre en considération dans l'aménagement du territoire une interconnexion de facteurs multisectoriels tels que la distance à parcourir, le sentiment de sécurité, la convivialité, les aptitudes physiques et cognitives des personnes, etc. Afin d'encourager la pratique de la marche, il est impératif de revoir les aménagements des espaces publics québécois.

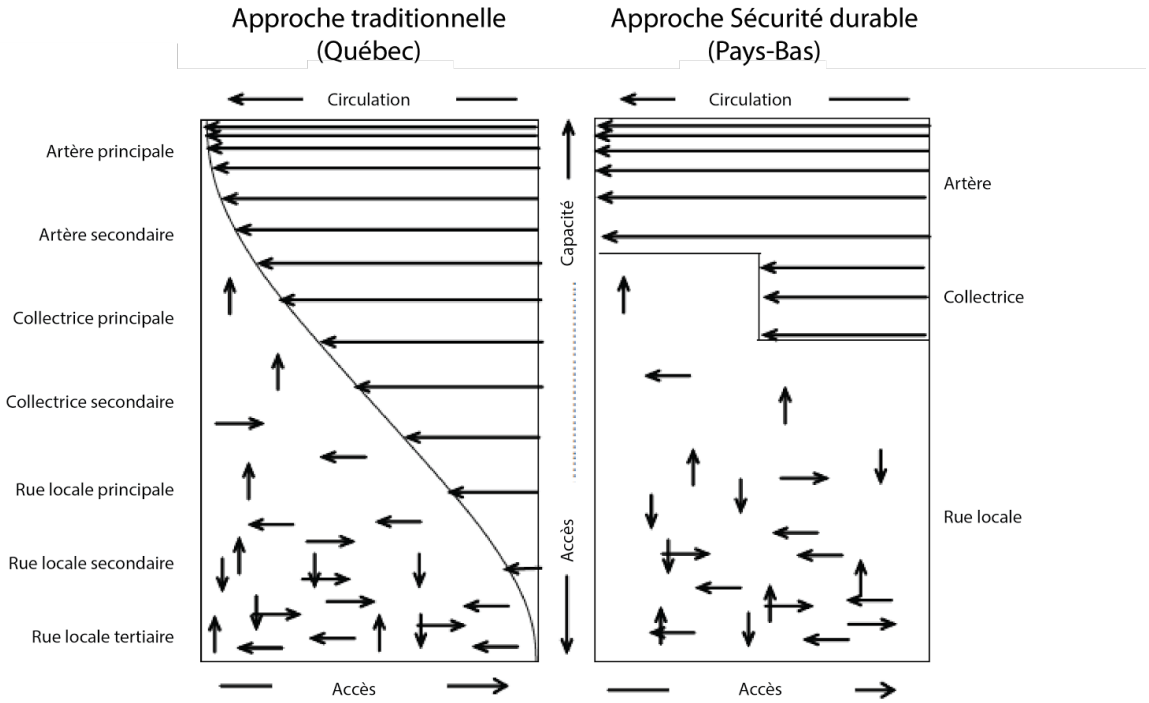
Hiérarchie routière

Dans la plupart des modèles de classification routière, les routes sont essentiellement appelées à répondre à deux fonctions : la circulation et l'accès à la propriété (MTMDET, 2016). L'approche traditionnelle de classification routière, qui est celle adoptée par le Québec, divise le réseau routier en plusieurs types de routes avec une priorité plus ou moins grande accordée à la fonction de circulation ou celle d'accès à la propriété. Cette approche fait en sorte que ces deux fonctions cohabitent toujours, bien qu'à des degrés divers.

Or, selon l'approche "Sécurité durable" appliquée en Suède et aux Pays-Bas (SWOV 2011, Wramborg 2001), cette approche traditionnelle est problématique à plusieurs égards, car elle se fonde sur des critères qui visent essentiellement la desserte automobile et qui sont insuffisants pour assurer la sécurité des usagers de la route. Ces pays remettent tout particulièrement en cause la prémisse selon laquelle les fonctions de circulation et celle d'accès à la propriété peuvent cohabiter à tous les niveaux.

Par exemple, selon l'approche "Sécurité durable" (graphique 3), l'accès à la propriété ne devrait pas être permis sur les axes de circulation limités à plus de 50 km/h, car, non seulement parce que les manoeuvres d'entrée et de sortie ralentissent la circulation, mais surtout parce qu'elles sont dangereuses. À l'opposé, puisque le réseau local est constitué de rues sur lesquelles les piétons, cyclistes et véhicules motorisés sont plus susceptibles de partager la chaussée, celui-ci devrait être conçus de sorte à limiter la vitesse de circulation à moins de 30 km/h et à réduire le volume de véhicules motorisés en limitant son usage à la fonction d'accès à la propriété. Pour cette raison, ces deux pays préconisent un modèle de classification routière simplifié qui met au centre la vulnérabilité des usagers de la route.

Graphique 3 – Modèle de classification routière selon l'approche traditionnelle et l'approche Sécurité durable



Traduit et adapté à partir de : SWOV (2010)

La Suède et les Pays-Bas ont fait le pari qu'ils pouvaient imposer dans les quartiers résidentiels des mesures de réduction de volume de la circulation et des mesures de réduction de la vitesse à condition de rendre plus efficace le mouvement des personnes et des biens sur les artères et les collectrices en diminuant la fonction d'accès sur celles-ci. Ces pratiques ont souvent comme effet de réduire la connectivité du réseau routier pour les véhicules motorisés, mais sans que cela ait d'impact pour les piétons ou pour les cyclistes. Ce faisant, ils ont permis la création de milieux de vie très riches en activités sociales, en plus de favoriser la cohésion des communautés. Le jeu libre dans la rue locale est ainsi devenue une réalité dans plusieurs de ces communautés et une multitude de lieux de socialisation ont émergé (exemples : petite place publique, terrasses de café, etc.).

Recommandation 15 de Piétons Québec : Outiller et accompagner les municipalités dans l'amélioration de la sécurité des piétons.

Recommandation 16 de Piétons Québec : Pour les municipalités, se munir d'un plan d'action pour la sécurité des piétons.

Artères et collectrices

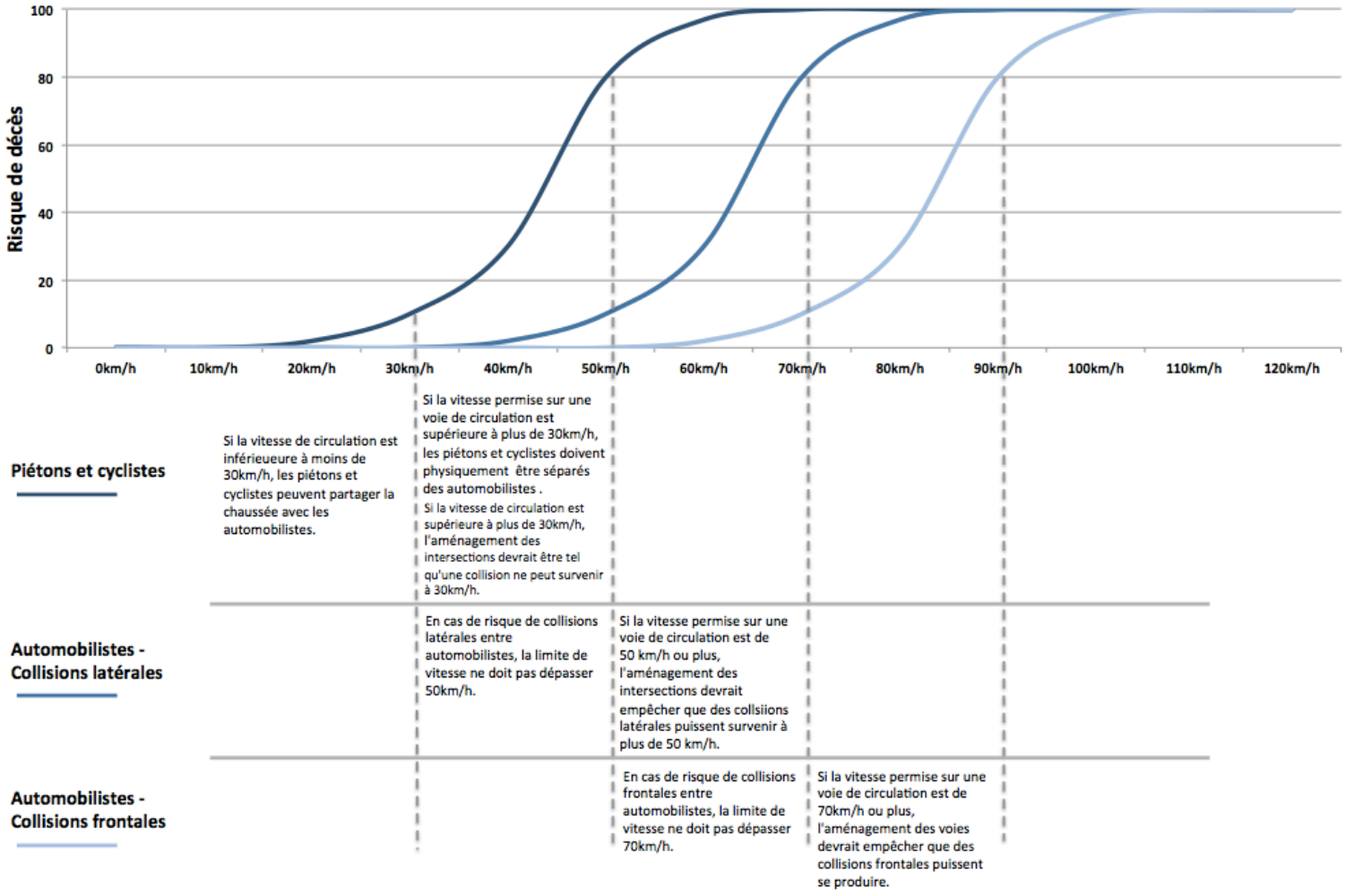
Dans un rapport sur la sécurité des piétons à Montréal, la Direction de santé publique de Montréal indique clairement que le nombre de collisions avec piétons survient de manière disproportionnée aux intersections comprenant au moins une artère ou une collectrice (Morency, 2013). Sachant que la vitesse des véhicules motorisés est le facteur qui aura le plus grand impact sur la gravité des blessures et que la vitesse est généralement plus élevée sur les artères et les collectrices, il est primordial de revoir l'aménagement de ces rues.

Par exemple, il est vrai que les piétons peuvent généralement compter sur la présence de trottoirs sur les artères et collectrices. Cependant, ils sont extrêmement vulnérables aux intersections et ce, même lorsqu'ils ont priorité de passage.

Afin d'éviter le plus possible les collisions pouvant provoquer des blessures graves ou même des décès, la Suède et les Pays-Bas ont adopté un modèle d'aménagement des intersections avec artères ou collectrices où la vitesse doit être réduite à 30 km/h (graphique 4). Cela n'est possible qu'à condition que ces routes soient conçues pour des vitesses qui ne dépassent pas 40 km/h ou 50 km/h, de sorte que les conducteurs peuvent facilement réduire leur vitesse à l'approche des intersections. Il est également interdit de stationner près d'une intersection.

La réduction de la largeur des voies de circulation est la technique d'aménagement la plus efficace pour diminuer la vitesse de circulation entre deux intersections. Le resserrement de la chaussée par endroits par le déplacement des bordures vers les voies de circulation favorise aussi une diminution des vitesses pratiquées. Aux intersections, l'ajout d'avancées de trottoirs, d'îlots de refuge, de coussins berlinois, de passages pour piétons ou d'intersections surélevés sont les meilleurs moyens de s'assurer de diminuer la vitesse pratiquée.

Graphique 4 – Vision Zéro et les aménagements requis en fonction des types de collision et de la vitesse de circulation



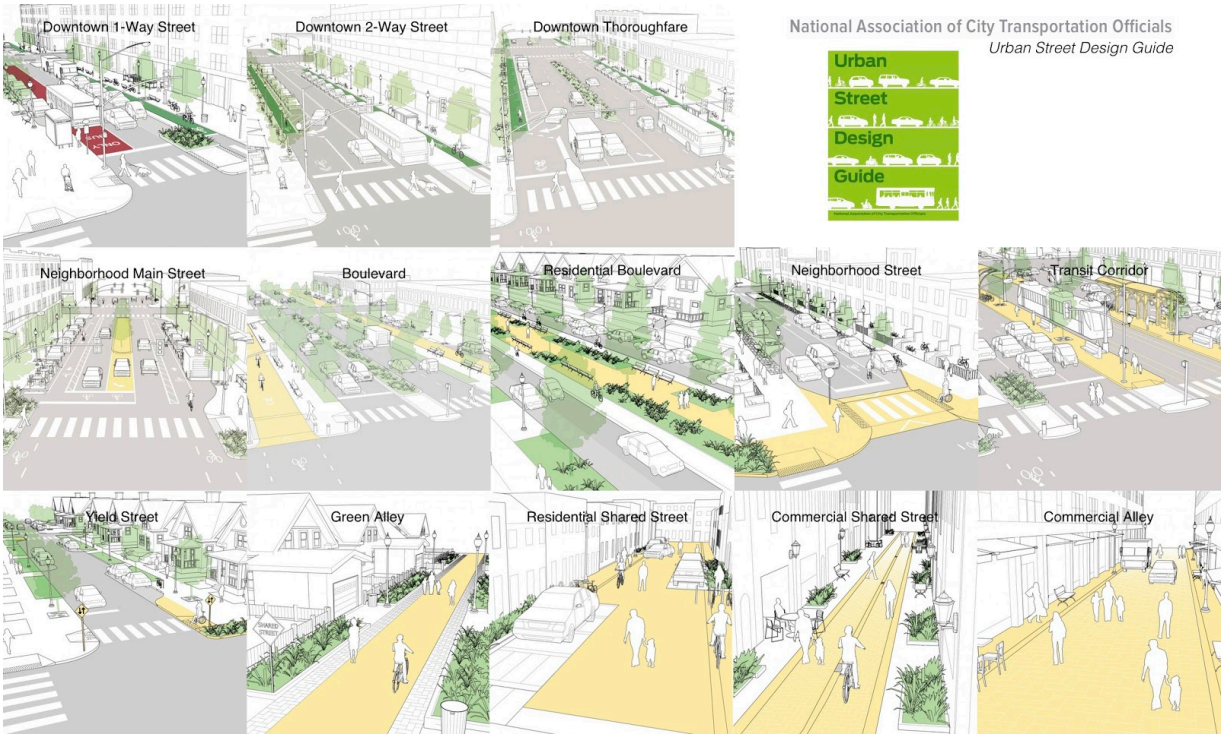
Source : Wramborg, 2001

Les carrefours giratoires sont également une option intéressante. Selon leur configuration, ils peuvent forcer une réduction de la vitesse à 30 km/h et peuvent donc être adaptés à un environnement avec des piétons ou des cyclistes, mais ils peuvent aussi être configurés pour une circulation strictement motorisée et ainsi viser une réduction de la vitesse à 50km/h.

Au-delà de la vitesse des véhicules motorisés, il faut aussi veiller à ce que les piétons aient assez de temps pour franchir la chaussée et qu'ils aient des lieux sécuritaires pour le faire. Il est d'abord important d'installer des feux piétons aussi souvent que possible, car le feu piéton permet d'inclure une phase de dégagement qui correspond au rythme du piéton, la durée du feu jaune étant calibrée sur le rythme des véhicules motorisés. La durée de cette phase de dégagement du feu piéton doit quant à elle être assez longue pour permettre aux piétons les plus lents de terminer leur traversée. Pour cette raison, il est recommandé de calibrer la durée de cette phase à un rythme de 0,9 mètre par seconde au lieu du 1,2 mètre par seconde le plus souvent choisi.

Étude de cas aux États-Unis Les aménagements de rues tels que décrit plus haut ne sont pas exclusifs au contexte européen. L'organisation NACTO (National Association of City Transportation Officials), une association regroupant la quasi-totalité des plus grandes villes américaines et canadiennes, prône le recours à des aménagements grandement différents de ceux présentés dans les normes québécoises en vigueur (graphique 5).

Graphique 5 – Modèle de rues urbaines selon NACTO



Source : National Association of City Transportation Officials, (2013)

Recommandation 17 de Piétons Québec : Aux artères, diminuer la largeur des voies et leur nombre lorsque possible, allonger les temps de traversée de la rue et implanter des îlots de refuge.

Les rues locales

Puisque les piétons, cyclistes et véhicules motorisés sont plus susceptibles de partager la chaussée sur le réseau local, il est nécessaire de concevoir celui-ci de façon à limiter la vitesse de circulation à moins de 30 km/h afin de prévenir les blessures graves ou les décès chez les piétons.

L'une des manières les plus efficaces de réduire la vitesse pratiquée est de diminuer la largeur des voies de circulation de façon encore plus marquée que sur les artères et collectrices, notamment au moment de la transition entre ces deux réseaux. Cette transition, qui prend idéalement la forme de deux avancées de trottoir et d'un trottoir traversant, vise à marquer l'entrée dans le réseau local. De plus, compte tenu de la forte variation au cours de la journée du le niveau d'occupation des stationnements en bordure de rue, il est important de procéder à des resserrements de la chaussée hors des intersections. Il est aussi très recommandé d'ajouter des dos d'ânes allongés, coussins berlinois ou plateaux surélevés.

Aux intersections, il est important d'assurer une bonne visibilité en empêchant le stationnement à moins de cinq mètres de celle-ci, comme le stipule le CSR. Afin de s'assurer que les véhicules motorisés maintiennent une vitesse qui soient sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, il est important de resserrer les intersections en ajoutant des avancées de trottoirs ou des îlots de refuge autant que possible. Ces derniers peuvent être d'une taille qui soit adaptée au réseau local. L'implantation de passages pour piétons ou d'intersections surélevés est plus que recommandé.

Recommandation 18 de Piétons Québec : Apaiser la circulation et diminuer les vitesses, en favorisant l'expansion des secteurs limités à 30 km/h et en procédant à des aménagements physiques pour faire ralentir les véhicules motorisés.

Aménagements piétons et accessibilité universelle

L'accessibilité universelle est un principe visant l'élimination des éléments limitant les possibilités de déplacements à pied de l'ensemble des usagers, et ce été comme hiver. Ce principe vise l'amélioration de la qualité de vie de tous les groupes de piétons, notamment les personnes à mobilité réduite et celles ayant des limitations physiques et cognitives.

Lorsque les rues sont conçues et entretenues pour l'ensemble des usagers, cela contribue à réduire les inégalités sociales au sein de la population tout en améliorant l'équité territoriale ainsi que l'accès aux zones d'emploi et aux services. Cela permet également d'assurer l'adoption de saines habitudes de vie pour les personnes en situation de handicap. En plus de considérer les différents enjeux de déplacement inhérent à chaque groupe piéton, l'accessibilité universelle s'avère bénéfique pour l'ensemble de la population. Et ne l'oublions pas, nous sommes tous piétons !

Recommandation 19 de Piétons Québec : Créer un fonds dédié aux infrastructures piétonnes, permettant d'assurer qu'un minimum de 5% des budgets d'infrastructures routières soit alloué aux piétons.

Recommandation 20 de Piétons Québec : Assurer un tracé continu des réseaux piétons, dans l'aménagement urbain ainsi que lors de travaux.

Milieu rural

Selon les données recensées par la SAAQ, 30% des piétons décédés l'ont été sur une route numérotée (SAAQ 2016). Il est important de ne pas présumer que ces décès sont tous survenus en milieu rural. Une analyse plus précise de leur localisation permet d'affirmer que la majeure partie de ces décès est survenue en milieu urbain ou en présence d'un cadre bâti résidentiel ou commercial clairement visible de la chaussée. Il s'agissait en effet le plus souvent de la route principale d'une petite ou moyenne localité. Plusieurs ont même eu lieu en plein centre du noyau urbain.

Il est à noter qu'une analyse sommaire permet d'affirmer que les données de la SAAQ sous-estiment grandement le nombre de décès survenus sur les routes numérotées, puisque certains d'entre-eux, particulièrement lorsqu'ils se produisent en milieu urbain, sont classés sous la catégorie "artère". Ces remarques ne sont pas anodines, car elles mettent en lumière la responsabilité du Ministère des transports dans la sécurité des piétons en milieu urbain, tout particulièrement dans les petites et moyennes localités.

Recommandation 21 de Piétons Québec : Atténuer l'impact de la présence de routes du réseau routier supérieur par l'implantation de carrefours giratoires ou de rétrécissements de la chaussée (exemples : terre-plein central, terre-plein latéral) aux différents points d'entrées des milieux urbanisés.

Les terrains de stationnement

Bien que chaque occupant d'un véhicule devient piéton lorsqu'il met le pied à terre, les terrains de stationnement sont généralement dépourvus d'infrastructures dédiées aux piétons. Lieu sans intérêt pour certains, les terrains de stationnement sont pourtant le théâtre de 13% des collisions et de 5% des décès de piétons au Québec (SAAQ 2016). Loin d'affecter seulement les occupants de véhicules motorisés, les terrains de stationnement, surtout lorsqu'ils sont implantés en façade, sont souvent un passage obligé pour les piétons désirant accéder à des commerces, résidences ou bureaux.

Recommandation 22 de Piétons Québec : Exiger des propriétaires de terrains de stationnement d'implanter des corridors piétons sécuritaires.

6.PARTAGE DE LA ROUTE ET CSR

Malgré le fait que le Code de la sécurité routière (CSR) ait pour objectif de régir le comportement de l'ensemble des usagers de la route, il faut déplorer que dans sa forme actuelle, la priorité soit donnée aux véhicules motorisés. Trop souvent, la sécurité des usagers vulnérables de la route, tels les piétons, est mise de côté au nom de la rapidité et de la fluidité de la circulation. On se retrouve donc parfois avec des décisions prises sans que l'impact sur la sécurité des piétons n'ait été prise en considération, le virage à droite au feu rouge en étant un parfait exemple. Il est urgent de repenser le CSR afin que celui-ci permette à l'ensemble des usagers de la route de circuler de manière sécuritaire dans les rues du Québec.

Malgré le fait qu'actuellement le préambule du CSR fasse mention du principe général de prudence, Piétons Québec estime que pour arrimer le code avec les besoins des différents usagers de la route, il est primordial que le principe de prudence envers les usagers vulnérables y soit clairement inscrit. Le droit de conduire un véhicule motorisé devrait être assujetti à un devoir de prudence envers les usagers plus vulnérables.

Recommandation 23 de Piétons Québec : Inscrire le principe de prudence envers les usagers vulnérables au Code de la sécurité routière.

Virage à droite au feu rouge

Piétons Québec regrette que le Québec ait pris la décision d'implanter le virage à droite au feu rouge en 2003, car ce nouveau règlement augmente les risques pour les piétons. Ainsi, entre 2003 et 2015, 1108 personnes ont été blessées à cause de cette mesure, incluant 37 blessés graves et 7 décès.

De plus, il faut déplorer qu'un pourcentage très élevé de conducteurs ne respectent pas les règles d'utilisation du virage à droite. Par exemple, plus de la moitié des conducteurs ne font pas un arrêt complet avant de tourner à droite et plusieurs s'engagent (et bloquent) le passage piétonnier afin de voir si des véhicules arrivent sur la gauche (MTQ 2001).

Lorsqu'on sait que les gains de temps et que les économies de carburants sont minimes - les conducteurs gagnent en moyenne entre 3 et 16 secondes par jour et économisent environ 2,6 litres d'essence annuellement (MTQ 2001) - il y a tout lieu de questionner sur la pertinence d'une telle mesure qui met en péril la sécurité des piétons au quotidien.

Recommandation 24 de Piétons Québec : Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois.

Priorité aux passages pour piétons

Dans sa formulation actuelle, le CSR exige que les piétons s'engagent sur la chaussée afin d'avoir priorité de passage (article 410).

Or, l'exigence de s'engager sur la chaussée est problématique pour deux raisons. D'abord, cela signifie qu'on demande aux piétons de s'imposer devant un véhicule de plusieurs tonnes afin de se promouvoir de leur droit de priorité, s'exposant ainsi à des risques de blessures. Ensuite, la décision d'évaluer si la traversée est sécuritaire est fort complexe et requiert l'utilisation de nombreuses compétences cognitives. Certains groupes de la population tels que les personnes âgées, les enfants et les personnes avec des limitations visuelles ou physiques, sont particulièrement vulnérables dans de telles situations.

Piétons Québec estime que plutôt que d'exiger du piéton qu'il s'engage, le CSR devrait conférer au piéton la priorité lorsque ce dernier manifeste l'intention de traverser. Ainsi le fait pour un piéton de marcher d'un pas déterminé vers un passage piétonnier ou d'attendre aux abords de celui-ci devrait être suffisant pour que le conducteur d'un véhicule, selon le principe de prudence, adapte sa conduite et se prépare à arrêter. Exiger un signe de la main est excessif et découragé en Suisse.

Recommandation 25 de Piétons Québec : Modifier la notion d'engagement sur la chaussée dans le Code de la sécurité routière, afin d'accroître la priorité des piétons et leur sécurité au niveau des passages piétonniers.

Marcher sur une rue sans trottoir

Bien qu'il s'agisse d'une situation rare dans les centres urbains, marcher sur une rue sans trottoir fait partie du quotidien de bon nombre de piétons québécois. Ce cas de figure expose directement le piéton à la circulation en le faisant circuler sur la même surface que les véhicules motorisés. Cette situation est particulièrement problématique, pour les raisons évoquées précédemment dans ce mémoire (voir section "Banalisation de la vitesse"), lorsque la vitesse de circulation est supérieure à 30 km/h.

La présence de voitures stationnées en bordure de la route représentent aussi un enjeu important puisqu'elles obstruent la visibilité des usagers, en plus de contraindre le piéton à les contourner, s'exposant ainsi davantage à la circulation automobile.

Marcher sur une rue sans trottoir représente une situation à risque et le législateur le reconnaît puisque le CSR exige du piéton qu'il se déplace dans le sens contraire de la circulation. Il est toutefois préoccupant de constater que le CSR n'a prévu aucune directive pour les conducteurs de véhicules routiers qui circulent sur la même chaussée qu'un piéton. On fait ainsi porter uniquement sur le piéton le fardeau de sa sécurité alors que la menace est incontestablement le véhicule motorisé.

Piétons Québec suggère que ce fardeau soit inversé, tel que le veut le principe de prudence envers les usagers vulnérables, et que les conducteurs de véhicules motorisés soient contraints de redoubler de vigilance à l'approche d'un piéton notamment en maintenant une distance et une vitesse raisonnables.

Recommandation 26 de Piétons Québec : Intégrer la notion de dépassement sécuritaire à l'endroit des piétons dans le Code de la sécurité routière.

Bien que Piétons Québec reconnaisse qu'il soit théoriquement plus sécuritaire pour un piéton de circuler dans le sens contraire de la circulation des véhicules, dans la pratique cette obligation peut contraindre le piéton à s'exposer à davantage de risques.

En effet, selon son itinéraire, cette règle peut contraindre le piéton à devoir traverser la chaussée pour se diriger dans la bonne direction. Or, puisque le point de départ d'un déplacement ne se situe généralement pas à une intersection, le piéton doit alors traverser la chaussée hors d'une intersection.

Dans d'autres circonstances, l'obligation de circuler dans le sens contraire de la circulation des véhicules peut obliger le piéton à faire des détours excessifs par rapport au risque réel de circuler dans le même sens de la circulation des véhicules.

Recommandation 27 de Piétons Québec : Supprimer l'obligation pour le piéton de circuler dans le sens inverse de la circulation.

7. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Les véhicules lourds constituent un véritable enjeu pour la sécurité des piétons. Bien qu'ils soient impliqués dans seulement 8% des collisions avec des piétons, 21% de piétons qui ont perdu la vie sur les routes du Québec sont décédés après avoir été heurtés par un véhicule lourd (SAAQ, 2016). Ce bilan routier alarmant soulève l'importance de mettre en place davantage de mesures pour réglementer la circulation des véhicules lourds et protéger les piétons.

Compte tenu de leur taille et de leur conception, les véhicules lourds comportent plusieurs angles morts qui réduisent considérablement la visibilité de leur conducteur. Surtout, contrairement au conducteur d'une automobile, le conducteur d'un véhicule lourd ne perçoit pas les objets qui se trouvent directement devant son véhicule. Cette contrainte représente un risque particulièrement au moment de redémarrer à une intersection, puisque le conducteur est alors incapable de voir si un piéton se trouve devant son véhicule.

Les angles morts des véhicules lourds représentent également un danger important pour les piétons au moment des manœuvres de virage, mais à cela s'ajoute aussi la difficulté pour le conducteur et le piéton d'évaluer la trajectoire précise du véhicule dans le cas d'une semi-remorque. Le risque est alors élevé que le piéton soit jeté sous la remorque et écrasé par les roues.

Recommandation 28 de Piétons Québec : Équiper les véhicules lourds de jupes de protection latérales et adopter des normes pour accroître la visibilité des conducteurs de véhicules lourds.

La présence de véhicules lourds dans les centres urbains a un impact significatif sur la conception des rues, et tout particulièrement des intersections. Bien que le CSR permette aux municipalités de réglementer l'accès des véhicules lourds (par exemple limiter certaines rues ou quartiers selon la taille des véhicules), très peu d'entre-elles s'en prévalent. Pourtant, le fait de limiter l'accès des véhicules lourds pourrait faire en sorte que les rues soient aménagées différemment, par exemple en étant moins larges et en incluant des aménagements plus favorables à la sécurité des piétons.

Recommandation 29 de Piétons Québec : Mettre en œuvre une politique de camionnage minimisant la présence de véhicules lourds dans certains secteurs lors des périodes de fort achalandage, notamment piéton.

Recommandation 30 de Piétons Québec : Limiter la taille des véhicules lourds dans les centres urbains.

CONCLUSION

À l'occasion des consultations québécoises sur la sécurité routière, Piétons Québec salue la vaste mobilisation des citoyens, groupes et associations qui demandent une meilleure protection de tous les citoyens sur nos routes. De Val-d'Or à Gatineau, de Montréal à Québec, du Saguenay à Rimouski, Piétons Québec salue la volonté gouvernementale de comprendre les différentes problématiques de la sécurité routière dans l'ensemble du Québec.

Piétons Québec estime que cette mobilisation doit conduire le gouvernement à mettre au centre de sa stratégie en matière de sécurité routière l'humain et la vulnérabilité de son corps, de sorte que lorsqu'une collision survient, celle-ci n'ait pas pour conséquence un décès ou des blessures graves. Piétons Québec est également d'avis que la sécurité sur la route doit être un droit reconnu à la Charte des droits et libertés de la personne, au même titre que le droit à la santé et la sécurité en milieu de travail.

De plus, à l'instar des pays et des villes qui ont adopté une Vision Zéro, Piétons Québec souhaite la mise en place au Québec d'une loi visant à éliminer à la source les risques de santé et sécurité sur le réseau routier. C'est cette loi qui devra guider la révision du Code de la sécurité routière, orienter nos politiques en transport et dicter la façon dont nous aménageons nos rues et nos intersections. Une prise de conscience nécessaire.

Considérant la vulnérabilité du corps humain face au poids d'un véhicule motorisé, une prise de conscience collective est nécessaire. Le gouvernement doit plus que redoubler d'efforts afin d'éduquer la population et les professionnels de la route sur la vulnérabilité des usagers de la route, et tout particulièrement celle des piétons.

Il est plus que temps que le gouvernement reconnaisse que c'est le système routier qui est à l'origine des décès sur nos routes. Une erreur de jugement ou une distraction ne devrait pas coûter la vie à personne. Ultimement, les gestionnaires du système routier doivent reconnaître qu'ils en sont responsables.

BIBLIOGRAPHIE

Ashton, S. J. and Mackay, G. M., 1979. Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrians when hit by cars and some resulting implications.

CANADA. Association Canadienne des Automobilistes, 2012. “Coût d’utilisation d’une automobile”. Association Canadienne des Automobilistes. Équiterre [http://www.equiterre.org/sites/fichiers/caa_driving_costs_french.pdf] (consulté le 5 février 2017).

CANADA. Federal Active Transportation Coalition, 2014. “Infrastructure de transport actif au Canada, Mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances”. Federal Active Transportation Coalition. Gouvernement du Canada. http://www.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/412/FINA/WebDoc/WD6615327/412_FINA_PBC2014_Briefs/FederalActiveTransportationCoalition-8944101-f.pdf (consulté le 5 février 2017).

CANADA. Ressources naturelles Canada, s. d. « Base de données complète sur la consommation d'énergie : secteur des transports - Québec ». Ressources naturelles Canada, Gouvernement du Canada. http://oee.rncan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/menus/evolution/complet/evolution_tran_qc.cfm (consulté le 1er octobre 2015). À partir de https://vivreenville.org/media/414745/venv_2015_croissancefaibleimpact_final_web.pdf

CANADA. Statistique Canada, s. d. Enquête nationale auprès des ménages, le déplacement domicile-travail. Statistique Canada. Gouvernement du Québec. http://www12.statcan.gc.ca/NHS-ENM/2011/AS-SA/99-012-X/99-012-X2011003_1-FRA.CFM (consulté le 5 février 2017).

ÉTATS-UNIS. American Public Transportation Association, 2016. The Hidden Traffic Safety Solution: Public Transportation, American Public Transportation Association, Septembre 2016.

Frank L.D., Anderson M. A. et Schmid T. D., 2004. “Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars”. American Journal of Preventive Medicine, Vol. 27, No. 2.

Institut national de santé publique du Québec, 2011. Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied ou à vélo entre la maison et l’école au Québec. INSPQ. https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf (consultée le 07 février 2017).

Ministère des Transports du Québec, 2001. Arrêtez, regardez, tourner : évaluation des projets pilotes sur le virage à droite au feu rouge, 2001

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports, 2016. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Ouvrages routiers, normes - Tome 1 Conception routière, 16e mise à jour, 2016.

Morency C. et Godefroy F., 2011. “Assistance méthodologique pour le traitement et l’analyse des données des enquêtes origine-destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec”. Vélo Québec. http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/edvaq/Methodologie-et-analyse-des-donnees-des-enquetes-Origine-Destination (consulté le 7 février 2017).

Morency P., Tessier F., Thérien F. et Archambault J., 2013. La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers. Agence de Santé et de Services sociaux de Montréal.

Öberg, Gudrun, 2011. Injured pedestrians. A focus on highway maintenance procedures through analysis of hospital registered injury data from STRADA, Sweden.

Pucher J. et Dijkstra L., 2003. "Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany", American Journal of Public Health, Vol. 93, No. 9.

Société d'assurance automobile du Québec, 2016. Données détaillant les collisions entre piétons et véhicules motorisés au Québec entre 2011 et 2015 et transmises par la Société d'assurance automobile du Québec à Piétons Québec, le 1 septembre 2016.

Société d'assurance automobile du Québec, 2016. Évaluation de la campagne vitesse 2016 « Toute une vie perdue pour un peu de vitesse, Québec.

SWOV, 2010. SWOV Fact sheet: Functionality and homogeneity, Netherlands, December 2010.

SWOV, 2012. SWOV Fact sheet: Background of the five Sustainable Safety principles, Netherlands, November 2012.

Torres J. et Lewis P., 2010. "Proximité et transport actif: le cas des déplacements entre l'école et la maison à Montréal et à Trois-Rivières", Environnement urbain, Vol. 4.

Ville de Montréal, 2007. Plan de Transport. Ville de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF (consultée le 7 février 2017).

Vivre en Ville, 2014. Pour des villes de mobilité active et durable. Revoir le design, les infrastructures et le code de la sécurité routière, mémoire présenté au ministère des Transports du Québec dans le cadre du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. Vivre en Ville. https://vivreenville.org/media/361142/vivre-en-ville-memoire-securite-cycliste-sept2014.pdf (consultée le 14 février 2017)

Wramborg, P., 2001. A New Approach to Traffic Planning and Street Design in Sweden, 2001.

Présenté par

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

@piétonsquebec #touspietons

info@pietons.quebec

/Piétons Québec

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4